Przybyszewski, Kazimierz

Rozbudowa Miasta Torunia w latach 1920-1939

Acta Universitatis Nicolai Copernici. Historia 11 (74), 133-155

1977

ACTA UNIVERSITATIS NICOLAI COPERNICI
HISTORIA XI — NAUKI HUMANISTYCZNO-SPOŁECZNE — ZESZYT 74 — 1977

*Zakład Historii Powszechnej
i Polski XIX i XX w.*

Kazimierz Przybyszewski

ROZBUDOWA MIASTA TORUNIA W LATACH 1920—1939

Zarys treści. Toruń u progu niepodległości. Stan ludności i sytuacja mieszkaniowa miasta — stan wyjściowy i potrzeby. Wyniki i osiągnięcia miasta w zakresie budownictwa publicznego i mieszkaniowego. Usprawnienie komunikacji. Długość oraz stan nawierzchni ulic miasta w 1938 r.

Toruń, jako silny ośrodek handlowy, odgrywał ważną rolę w życiu gospodarczym zaboru pruskiego. Znaczenie miasta powiększało położenie nad jedną z większych środkowo europejskich arterii wodnych i rozbudowany węzeł kolejowy. Głównymi artykułami importu niemieckiego, które docierały spoza niedalekiej granicy do Torunia, sprowadzane nie tylko z Kongresówki ale i z głębi Rosji, były przede wszystkim ziemiopłody, zboże i drewno. Na miejscu odbywał się ich rozdział, z Torunia też transportowano je dalej w głąb Niemiec. Rząd niemiecki zdawał sobie sprawę ze znaczenia tej nadgranicznej placówki handlowej, czego wyrazem była intensywna rozbudowa urządzeń handlowo-technicznych miasta [1].

Lata siedemdziesiąte XIX w. były okresem wzmożonych inwestycji militarnych, dokonywanych przez Prusy, głównie za kontrybucję, uzyskaną po zwycięskiej wojnie z Francją. Toruń, podniesiony w 1871 r. do rangi twierdzy pierwszego stopnia, otrzymał nowoczesne fortyfikacje, przez co stał się doniosłym punktem w założeniach strategicznych niemieckiego sztabu generalnego [2].

Rozbudowa twierdzy toruńskiej spowodowała w konsekwencji znacz-

---

[1] Tygodnik Toruński, 18/1925, s. 10 i n.; C. Frankiewicz, *Dzieje Torunia, Bydgoszczy i miast okolicznych*, [w:] *Dzieje miast Rzeczypospolitej Polskiej*, t. 4, Poznań 1930, s. 49.

[2] M. i E. Gąsiorowscy, *Toruń*, Warszawa 1963, s. 80 i n.; M. Wojciechowski, *Toruń w latach I wojny światowej 1914—1918*, Rocznik Toruński, 2/1967, s. 131; J. Stankiewicz, *Twierdza Toruń*, Zapiski Historyczne, t. 37, 4/1972, s. 11.

ny liczebny wzrost garnizonu. Według obliczeń Mieczysława Wojciechowskiego łączna liczba żołnierzy garnizonu toruńskiego wynosiła około 50 000 w chwili wybuchu I wojny światowej. Tak liczny garnizon nadawał miastu specyficzny charakter. W 1910 r. około 12% mieszkańców bezpośrednio lub pośrednio pracowało na potrzeby garnizonu wojskowego [3]. Nie pozostawało to bez wpływu na rozbudowę miasta, narzucała się konieczność szukania rozwiązań urbanistycznych. Już w 1882 r. opracowano plan zabudowania przedmieść: Bydgoskiego, Chełmińskiego i Jakubskiego oraz plan sieci kanalizacyjnej dla Śródmieścia. W związku z potrzebą budowy nowych gmachów publicznych przystąpiono do częściowego burzenia średniowiecznych murów oraz zasypywania fos [4]. Prace te nie ominęły i budownictwa prywatnego. Wiele zabytkowych kamienic uległo w tym czasie rozbiórce lub przebudowie.

Przedmieścia toruńskie, rozłożone wzdłuż szos prowadzących z miasta, rozwijały się w całkowitej izolacji od niego i od siebie nawzajem. Dowodem tego były dzielące je, niezabudowane tereny i nikłe powiązania komunikacyjne. Społeczno-zawodowy skład ludności nadawał poszczególnym przedmieściom odrębny charakter.

„Bydgoskie" było uprzywilejowaną dzielnicą mieszkaniową urzędników i oficerów. Tereny zachodniej części tego przedmieścia oraz obszar w klinie między dzisiejszymi ulicami Broniewskiego i Sienkiewicza zajmowały koszary. Położona nad Wisłą ulica Rybaki miała charakter osady rybackiej i robotniczej, powiązanej z rzeką i stocznią. Luźną i nieskoordynowaną zabudowę miały przedmieścia Mokre i Chełmińskie, na których znaczne obszary zajęte były przez ogrody. Mokre rozwinęło się z osady robotników sezonowych, zatrudnionych przy budowie fortyfikacji i posiadało charakter typowej dzielnicy robotniczej. Podobny charakter miało przedmieście Jakubskie, usytuowane wzdłuż szosy Lubickiej. Większość budynków na przedmieściach zbudowana była z cegły i drewna (tzw. „mur pruski"), co wynikało z niskiej stawki ubezpieczeniowej wyznaczonej dla terenów fortecznych i szeregu ograniczeń budowlanych, które zostały zniesione dopiero w 1909 r. [5]

Wraz z miastem rozwijały się także urządzenia komunalne. Warto tu odnotować, że pierwsze oświetlenie gazowe otrzymał Toruń w 1859 r., a w 1898 r. — oświetlenie elektryczne. W rok później pojawiły się na ulicach miasta tramwaje elektryczne.

Ożywienie życia gospodarczego pociągnęło za sobą dość szybki wzrost liczby ludności miasta. W ostatnich latach przed wybuchem wojny Toruń

---

[3] M. Wojciechowski, op. cit., s. 131.
[4] M. i E. Gąsiorowscy, op. cit., s. 83 i n.
[5] Ibid., s. 86.

był największym pod względem liczby mieszkańców miastem regencji kwidzyńskiej oraz trzecim co do wielkości (po Gdańsku i Elblągu) miastem prowincji Prusy Zachodnie. Na podstawie danych powszechnego spisu ludności Rzeszy z 1910 r. liczył Toruń 40 525 mieszkańców, w tym 15 722 ludności polskiej, co stanowiło 38,8% ogółu ludności. Dane te budzą zasadnicze wątpliwości, ponieważ w czasie dokonywania spisu władze pruskie stosowały fałszywe, bądź nieprawidłowe kryteria określania narodowości (np. kategoria „dwujęzycznych"). Szczególnie jaskrawo występują te różnice w porównaniu ze spisem dzieci szkolnych w roku następnym [6]. Według obliczeń prof. dr E. Romera, który zajmował się analizą tych spisów, w 1910 r. mieszkało szacunkowo w Toruniu 23 620 Polaków, a więc 57,8% ogółu mieszkańców miasta [7].

Po wyzwoleniu Torunia w 1920 r. i utworzeniu zeń stolicy województwa pomorskiego, w nowych warunkach politycznych, zmieniały się charakter i zadania miasta. Nastąpiły zmiany narodowościowe, otwierały się przed miastem perspektywy rozwoju gospodarczego i kulturalnego. Według spisu ludności z 1921 r. Toruń zamieszkiwało 39 424 mieszkańców, w tym 18 341 mężczyzn i 21 083 kobiet. W mieście było 1919 nieruchomości, 2277 budynków mieszkalnych (wraz z niezamieszkanymi) oraz 62 budynki inne (niemieszkalne). Razem było 9073 mieszkań o 31 269 izbach [8].

Miasto zajmowało obszar 3641 ha [9], czyli na 1 km² przypadało 1091,1

---

[6] M. Wojciechowski, op. cit., s. 132 i n.

[7] E. Romer, *Polacy na kresach pomorskich i pojeziernych*, Lwów 1919, s. 149; M. Wojciechowski, op. cit., s. 133.

[8] *Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 30 września 1921 r. Mieszkania, ludność, stosunki zawodowe, Województwo Pomorskie*, [w:] *Statystyka Polski*, t. 25, Warszawa 1927, s. 5; *Powierzchnia miast. Plany, użytkowanie, własność, 1931 r.*, [w:] *Statystyka Polski*, seria B, z. 14, Warszawa 1933, s. 56—57. W rozbiciu na liczbę mieszkań, izb i osób sytuacja przedstawiała się następująco:

Mieszkania	Liczba		
	mieszkań	izb	osób
1-izbowe	481	481	903
2-izbowe	2 011	4 022	6 819
3-izbowe	3 044	9 132	12 831
4-izbowe	1 753	7 012	7 886
5-izbowe	899	4 495	4 348
6-9-izbowe	808	5 564	5 532
10- i więcej izb.	54	—	433
o niezn. l. izb	23	—	102
Razem	9 073	31 269	37 890

[9] *Powierzchnia miast. Plany...*, s. 28—29.

mieszkańców[10]. W listopadzie 1921 r. procentowy udział ludności miasta według stanu zatrudnienia przedstawiał się następująco: przemysł 27,2%, handel i ubezpieczenia 12%, komunikacja i transport 12,3%, służba publiczna 15,5%, służba domowa 4%, rolnictwo i leśnictwo 2,3%, bezrobotni 11,8% i bez określenia 6,5%[11].

W dniu 1 stycznia 1920 r. działały w Toruniu 42 zakłady przemysłowe niemieckie, 6 polskich i 8 żydowskich, 410 zakładów handlowych niemieckich, 91 polskich i 81 żydowskich. Poza tym istniało 520 warsztatów rzemieślniczych, zatrudniających 1320 osób[12].

Na bardzo szybki rozwój urbanistyczny miasta wpłynęła przede wszystkim decyzja rządu polskiego, żeby Toruń stał się stolicą nowo utworzonego województwa pomorskiego i siedzibą najważniejszych państwowych władz administracyjnych II instancji. W mieście miały swoją siedzibę następujące urzędy: Urząd Wojewódzki Pomorski, Starostwo Krajowe Pomorskie, Sąd Apelacyjny, Sąd Okręgowy, Sąd Grodzki i Wojewódzki Sąd Administracyjny, Komenda Wojewódzka Policji Państwowej XII Okręgu, Dyrekcja I Okręgu Rzek Żeglownych, Oddziały Banku Polskiego i Kasy Skarbowej, Kuratorium Okręgu Szkolnego Pomorskiego, Pomorskie Stowarzyszenie Ubezpieczeń. W 1922 r. przeniesiono do Torunia z Grudziądza Dowództwo Okręgu Korpusu nr VIII (DOK. VIII). Interesy rolnictwa i organizacji zawodowych rolnictwa województwa pomorskiego reprezentowała Pomorska Izba Rolnicza[13].

Poza Toruniem pozostawały: Izba Skarbowa i Urząd Ziemski w Grudziędzu, Dyrekcja Polskich Kolei Państwowych w Gdańsku i Dyrekcja Poczt i Telegrafów w Bydgoszczy. Władze miejskie starały się umocnić siedzibę urzędu wojewódzkiego w Toruniu i w związku z tym zabiegały o skupienie w mieście wszystkich władz drugiej instancji. W tym celu w 1924 r. miasto ofiarowało Państwu bezpłatnie pomieszczenie dla urzędu wojewódzkiego i odpowiednie mieszkanie dla wojewody[14].

Przed miastem stały szerokie i doniosłe zadania budowlane, do ich realizacji przystąpił Toruń w miarę swoich możliwości, walcząc bardzo często z wielkimi trudnościami finansowymi.

---

[10] S. Nowakowski, *Geografia gospodarcza Polski Zachodniej*, t. 1, Poznań 1929, s. 128.

[11] Ibid., s. 117.

[12] WAP Toruń, Akta Magistratu m. Torunia (dalej cyt.: AMT), Wydział Prezydialny, sygn. 7.

[13] *Toruń, Monografia miasta*, Toruń 1929, s. 62; *Toruń w granicach Wielkiego Pomorza. Kilka uwag w sprawie siedziby władz państwowych województwa pomorskiego*, Toruń 1938, s. 7 i n.; Wojewódzkie Archiwum Państwowe w Bydgoszczy (dalej cyt.: WAP Bydgoszcz), Urząd Wojewódzki Pomorski w Toruniu — Rep. 4 (dalej cyt. Rep. 4), sygn. 10072.

[14] WAP Toruń, AMT, Wydział Ogólny, sygn. 89.

Przełomowym okresem w budownictwie publicznym był dla miasta rok 1928. Przystąpiono wówczas do budowy szeregu gmachów dla poszczególnych urzędów. Prymat w tym budownictwie miały władze miejskie przystępując do budowy gmachu UWP. Gmach ten, wybudowany według projektu krakowskiego architekta prof. Franciszka Krzywdy-Polkowskiego (o kubaturze 37 934 m^2 i kosztach budowy przeszło 3 mln zł), ofiarowało miasto przeniesionej w 1933 r. z Gdańska do Torunia Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych [15].

Także przez odpowiednią politykę terenową starało się miasto popierać ruch budowlany, oddając bezpłatnie parcele pod budowę gmachów dla urzędów i instytucji państwowych. I tak wybudowano gmach dla Dyrekcji Lasów Państwowych (kubatura 14 200 m^3, projekt inż. arch. Kazimierza Ulatowskiego), dla Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy (kubatura 7759 m^3), dla Kasy Chorych (projekt inż. arch. K. Ulatowski, kubatura 12 940 m^3). Z mniejszych wybudowano: gmach dla Sądu Apelacyjnego przy ul. Fosa Staromiejska oraz gmach dla Dyrekcji Dróg Wodnych i Wydziału Komunikacyjno-Budowlanego [16]. Oprócz wyżej wymienionych, do wybuchu wojny wybudowano jeszcze następujące gmachy użyteczności publicznej: Starostwa Krajowego Pomorskiego i Komunalnej Kasy Oszczędności (projekt arch. J. Wierzbickiego), Banku Rolnego (projekt arch. prof. Romualda Gutta, kubatura 14 538 m^3, koszt budowy około 750 000 zł), klasztor i gimnazjum oo. Redemptorystów na Bielanach, Dom Społeczny przy ul. Mickiewicza 2/4 (projekt K. Ulatowskiego, kubatura 15 200 m^3), kościół Chrystusa Króla z dużym założeniem parkowym na Mokrem (projekt. K. Ulatowskiego). Wzniesiono maszt i budynek rozgłośni Polskiego Radia na Stawkach (projekt arch. A. Dygata) oraz rozpoczęto budowę gmachu Muzeum Ziemi Pomorskiej im. Marszałka J. Piłsudskiego przy ul. Chopina (projekt arch. T. Kaszubskiego i S. Putowskiego) [17].

Poza tym w 1936 r. Rada Miejska przekazała Izbie Przemysłowo-Handlowej budynek przy ul. Sienkiewicza oraz przeniesionej z Grudziądza Izbie Rzemieślniczej pomieszczenia przy ul. Św. Katarzyny 9/11. W l. 1936—1937 kupiono i adaptowano budynek przy ul. Sienkiewicza 10/12 na pomieszczenia Kuratorium Okręgu Szkolnego Pomorskie-

---

[15] Ibid., sygn. 269; AMT, Wydział Finansowy, sygn. 45 (akta luźne); *Toruń w granicach...*, s. 27; *Dziesięciolecie Polski Odrodzonej, Księga Pamiątkowa 1918—1928*, Kraków—Warszawa 1928, s. 417 i n.

[16] WAP Toruń, AMT, Wydział Ogólny, sygn. 89; AMT, Wydział Budowlany, sygn. 277; *Toruń. Monografia...*, s. 78.

[17] WAP Toruń, AMT, Wydział Kultury i Oświaty, sygn. 86; I. Tłoczek, *Rozwój Torunia stolicy Wielkiego Pomorza*, [w:] *Monografia Wielkiego Pomorza i Gdyni*, Toruń 1939, s. 19; Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu, z 5 X 1935, nr 34, poz. 170, s. 34; *Książka adresowa miasta Torunia według stanu z czerwca 1936 r.*, oprac.

go[18]. W maju 1937 r. przystąpiono do budowy gmachu Miejskiego Ośrodka Zdrowia przy ul. Dekerta o kubaturze około 4000 m^3 i kosztach ogólnych około 150 000 zł, zakończenie budowy planowano na lipiec 1939 r. W październiku 1938 r. przystąpił Zarząd Miejski do budowy gmachu dla Pomorskiego Sądu Apelacyjnego przy ul. Grudziądzkiej (obecnie Instytut Fizyki i Matematyki UMK) o kubaturze 25 435 m^3, planowany koszt budowy około 1 000 000 zł (gmach ten wykończono i rozbudowano po wojnie). Po wojnie także zakończono, rozpoczętą w lipcu 1938 r., budowę nowej szkoły na Stawkach (kubatura 12 300 m^3, planowany koszt budowy 310 000 zł)[19].

W listopadzie 1938 r. oddano do użytku nowocześnie urządzony Dworzec Autobusowy i stację obsługi samochodów „Polski Fiat" przy ul. Dąbrowskiego (projekt inż. arch. Zbigniewa Wahla, powierzchnia zabudowana 5500 m^2). Był to pierwszy w Polsce tego rodzaju dworzec (budowę rozpoczęto w kwietniu 1938 r.), który posiadał: kryte perony, restaurację, poczekalnię i inne nowoczesne urządzenia i wyposażenia. Właścicielami tych obiektów byli przemysłowcy branży samochodowej Jan Gorzechowski i Edmund Szwengrub[20].

Do miejskich inwestycji budowlanych należała (wybudowana także w bardzo krótkim czasie, marzec—czerwiec 1928 r.) Hala Wystawowa dla I Pomorskiej Wystawy Ogrodniczo-Przemysłowej. Hala ta zaprojektowana przez K. Ulatowskiego, o kubaturze 24 000 m^3, kosztach budowy około 350 000 zł, wykorzystywana była później dla rozmaitych imprez publicznych (obecnie znajduje się w niej oddział Fabryki Maszyn Biurowych „Metron")[21]. Jak z powyższego wynika, miasto miało znaczny udział w inwestycjach budowlanych o charakterze państwowym, oddając bezpłatnie gmachy urzędom i instytucjom państwowym oraz wartościowe tereny pod budowę gmachów publicznych, a przede wszystkim partycypując w kosztach budowy wymienionych wyżej inwestycji.

Na tego rodzaju prace miasto potrzebowało znacznych środków finan-

---

M. Reinke... [Toruń 1936], s. 7; M. i E. Gąsiorowscy, op. cit., s. 88 i n.; *Toruń. Przewodnik po mieście*, Warszawa 1965, s. 121.

[18] WAP Toruń, AMT, Wydział Budowlany, sygn. 359; Wydział Ogólny, sygn. 362; *XI Sprawozdanie Izby Rzemieślniczej w Toruniu za rok 1936*, [Toruń] 1937, s. 20. Do 31 VIII 1936 r. siedzibą Izby Rzemieślniczej był Grudziądz; Słowo Pomorskie, z 20 II 1937, nr 41, s. 9.

[19] WAP Toruń, AMT, Wydział Kultury i Oświaty, sygn. 86; Wydział Budowlany, sygn. 359. Szkoła na Stawkach była jedyną szkołą budowaną w Toruniu w okresie międzywojennym, chociaż oczywiście przerobiono i adaptowano w tych latach na potrzeby szkolnictwa inne budynki.

[20] WAP Toruń, AMT, Wydział Kultury i Oświaty, sygn. 86.

[21] WAP Toruń, AMT, Wydział Ogólny, sygn. 89; *Toruń, Monografia...*, s. 76; Słowo Pomorskie, z 31 VII 1928, nr 174, s. 4.

sowych obcych, głównie w postaci pożyczek wysoko oprocentowanych, co przyczyniało się do znacznego wzrostu zadłużenia. Niestety nie mamy możliwości wykazania, jak kształtowało się zadłużenie miasta w poszczególnych latach. Posługujemy się tylko fragmentarycznymi danymi, które jednakże pozwolą nam prześledzić, na jakie główne cele i skąd miasto brało pożyczki (zob. aneks 1). Zadłużenie Torunia na dzień 1 III 1936 r. wynosiło ogółem 12 354 399,21 zł [22].

Podobnie jak w innych miastach Polski, także i w Toruniu jedną z najważniejszych była kwestia mieszkaniowa. Problem budowy mieszkań rozpatrywany był przez władze miejskie prawie od momentu przejęcia miasta z rąk niemieckich. Lecz w pierwszych czterech latach (1920—1923) nie wzniesiono w Toruniu żadnych budynków mieszkalnych [23]. Na posiedzeniu Magistratu 15 IV 1924 r. uchwalono, że pod budowę mieszkań robotniczych przydzielane będą odpowiednie tereny oraz dostarczane drewno i cegły. Uchwała ta nie została jednak zrealizowana [24]. Jesienią 1925 r. przystąpił Magistrat do budowy mieszkań robotniczych wyłącznie na rachunek miasta. Oddano wówczas do użytku tylko 1 budynek o dwóch mieszkaniach kosztem 3305 zł [25].

W 1926 r. w celu pobudzenia prywatnego ruchu budowlanego podjął Magistrat uchwałę oddawania części gruntów miejskich pod budowę domów mieszkalnych bezpłatnie lub po niskiej cenie [26]. W ten sposób w ciągu szeregu lat, dzięki planowej akcji porządkowania obszarów niezabudowanych zostały zabudowane liczne wolne miejsca w dzielnicach środkowych, na peryferiach zaś pobudowano domki osiedlowe. Poza tym Magistrat w 1926 r. wybudował domy przy ul. Mickiewicza, Pod Dębową Górą, Batorego i Bażyńskich. Wybudowano wówczas 64 mieszkania kosztem przeszło 126 000 zł. W 1927 r. dalej budowano przy ul. Batorego oraz przy ul. Podmurnej, wybudowano łącznie 53 mieszkania kosztem przeszło 100 000 zł. W następnym roku wybudowano 8 domków robotniczych przy Porcie Drzewnym (naprzeciwko „Polchemu"), łącznie 16 mieszkań kosztem 180 000 zł [27].

Przełomowym w wydatkach na budownictwo mieszkaniowe miejskie okazał się rok 1929, kiedy to wybudowano kosztem 783 460 zł 4 duże bloki mieszkaniowe — łącznie 90 mieszkań — przy ul. Czarnieckiego. Bardzo nikłe natomiast środki finansowe na budownictwo mieszkanowe przeznaczyło miasto w l. 1930—1932. I tak w 1930 r. wybudowano 1 dom 14-

---

[22] WAP Toruń, AMT, Wydział Finansowy, sygn. 45. (Akta luźne).
[23] WAP Toruń, AMT, Wydział Budowlany, sygn. 359.
[24] WAP Toruń, AMT, Wydział Ogólny, sygn. 89.
[25] Ibid.
[26] WAP Toruń, AMT, Wydział Prezydialny, sygn. 7.
[27] WAP Toruń, AMT, Wydział Ogólny, sygn. 89.

mieszkaniowy i 1 dom 12-mieszkaniowy przy ul. Batorego. Niezależnie od tego w l. 1925—1930 przebudowano spichlerz przy ul. Wały 18 (obecnie Wały Gen. Sikorskiego), uzyskując po przebudowie 6 mieszkań dwu izbowych i 6 mieszkań jednoizbowych. Łączny koszt wybudowania tych 38 mieszkań nie przekroczył 64 000 zł. Natomiast w l. 1930—1931 wybudowano tylko 2 baraki o 24 mieszkaniach kosztem 12 600 zł. Ogółem w l. 1925—1932 wybudował Magistrat łącznie 289 mieszkań kosztem 1 267 877 zł [28].

Tempo, jakie w latach trzydziestych przybrała rozbudowa miasta, wymagało opracowania planu urbanistycznego. Plan taki został sporządzony przez zespół urbanistów pod kierunkiem inż. Ignacego Tłoczka w ciągu 3 lat i uchwalony przez Radę Miejską w 1935 r. Dokonano wówczas także pomiarów i rozplanowania leżących na lewym brzegu Wisły terenów: Podgórza, Stawek i Rudaku [29]. „Miasto będąc dysponentem znacznej puli terenów budowlanych prowadziło rozsądną politykę gospodarowania nimi drogą kupna, zamiany i nieodpłatnego przydziału na prawach zabudowy. Stanowiło to poważny czynnik ułatwień dla budujących, a zarazem skuteczny środek planowej dyscypliny budowlanej" [30].

I tak w l. 1933—1935 wybudowano następujące osiedla: przy ul. Reja 44 domy o 122 mieszkaniach, przy ul. Żwirki i Wigury 22 domy o 40 mieszkaniach i na Kozackich Górach 24 domy o 48 mieszkaniach [31]. Poza tym znajdowało się w tym czasie w budowie 6 prywatnych domów 3-piętrowych przy ul. Konopnickiej oraz szereg większych domów 3- i 4-piętrowych przy ul. Matejki i Słowackiego. Kapitał publiczny natomiast inwestowany był w budowę:

1) 3 bloków Kasy Emerytalnej Pracowników Kolejowych przy ul. Grudziądzkiej o 64 mieszkaniach, 216 izbach i łącznej kubaturze 28 800 m^3;

2) budynku Towarzystwa Ubezpieczeń „Vesta" przy ul. Mickiewicza o 39 mieszkaniach, 130 izbach i kubaturze 15 200 m^3·

3) wspomnianych 24 domów na Kozackich Górach, które finansowane były przez Towarzystwo Osiedli Robotniczych (TOR) w Warszawie.

---

[28] Ibid.

[29] Słowo Pomorskie, z 9 VIII 1936, nr 184, s. 4 i n.; I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930—1939. Wspomnienia urbanisty*, Rocznik Toruński, 5/1971, s. 158.

[30] I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930—1939...*, s. 146.

[31] *Książka adresowa miasta Torunia...*, s. 7; Ogłoszenia Zarządu Miejskiego w Toruniu, z 5 X 1935, nr 34, poz. 170: w sprawozdaniu z akcji budowlanej prowadzonej przez Zarząd Miejski z 2 X 1935 r. podano natomiast, że budownictwo prywatne z inicjatywy i przy poparciu gminy grupowało się w następujących osiedlach: Osiedle A — przy ul. Reja składało się wówczas z 52 budynków jedno- i dwupiętrowych już wykończonych, Osiedle B — na Bielanach składało się z 25 budynków jednopiętrowych już wykończonych.

Rozwijało się także budownictwo domów czynszowych dwu-i trzyrodzinnych. Zarząd Miejski zainteresowany był szczególnie budową domów czynszowych o małych i średnich mieszkaniach, które mogły być dostępne dla ludności niezamożnej [32].

Do tak wyjątkowego ożywienia ruchu budowlanego w niemałym stopniu przyczyniła się także gmina. Władze miejskie popierały każdą inicjatywę społeczną budowy mieszkań robotniczych. Gdy w 1934 r. zawiązało się towarzystwo, którego celem była budowa mieszkań robotniczych na Wrzosach, władze miejskie uchwałami z 18 października i 7 listopada tegoż roku przydzieliły towarzystwu 34 ha, a w marcu 1935 r. dalsze 5 ha gruntów pod budowę. Poza tym Zarząd Miejski przeprowadził parcelację i niwelację tego terenu zgodnie z planem zabudowy miasta. Po wytyczeniu zaprojektowanych ulic niektóre zadrzewiono kosztem 17 000 złotych. Ponadto władze miejskie ofiarowały towarzystwu drewna budulcowego wartości 27 000 zł oraz uchwałami z 7 i 9 X 1935 r. udzieliły gwarancji hipotecznej w wysokości 100 000 zł. Poszczególne parcele po zabudowaniu miały być bezpłatnie odstąpione każdemu z nabywców [33].

Z akcją gminy w dziedzinie budownictwa mieszkaniowego połączono także akcję kredytową Banku Gospodarstwa Krajowego, który popierał jednak budownictwo przeważnie na terenach i przy ulicach już urządzonych względnie przewidzianych przez Zarząd Miejski do urządzenia w najbliższym czasie. Mimo takich zastrzeżeń akcja kredytowa BGK stanowiła na terenie Torunia jeden z najpoważniejszych atutów w dziedzinie rozwoju budownictwa mieszkaniowego, drobnego i blokowego. I tak, przykładowo, tylko w l. 1937—1938 miasto otrzymało z BGK pożyczkę mieszkaniową w wysokości 800 000 zł, a do lutego 1939 r. dalsze 250 000 zł [34].

Omówiona wyżej akcja budowlana na terenie Torunia nie zapobiegła — bo nie mogła zapobiec — powstawaniu „dzikiego budownictwa", nie stwarzającego przeważnie warunków dla stałego pobytu ludzi. Według zestawienia sporządzonego przez referat Majątku Miejskiego z lipca 1934 r. i uzupełnionego w kwietniu 1936 r. stan liczebny ludności mieszkającej w nieodpowiednich warunkach wynosił w Toruniu około 5000 osób, tj. blisko 1090 rodzin [35].

Poza tym, jak wynika z zebranych przez biuro ewidencji ruchu lud-

---

[32] Ibid.

[33] WAP Toruń, AMT, Wydział Ogólny, sygn. 89.

[34] Ibid.; WAP Toruń, AMT, Wydział Budowlany, sygn. 760: Zarząd Miejski zgłosił do Banku Gospodarstwa Krajowego od roku 1937 do 8 II 1939 r. łącznie 300 wniosków na udzielenie kredytu budowlanego na łączną sumę 3 262 000 zł.

[35] WAP Toruń, AMT, Wydział Ogólny, sygn. 89.

Tabela 1
Przyrost ludności robotniczej Torunia przez migrację w l. 1933—1935

Wyszczególnienie	Lata		
	1933	1934	1935
Przybyło:			
Robotnicy wraz z członkami rodziny	716	918	976
Służące	495	398	377
Razem	1211	1316	1353
Wyprowadziło się:			
Robotnicy wraz z członkami rodziny	215	468	373
Służące	325	473	202
Razem	540	941	575
Przyrost ludności robotniczej przez migrację	671	375	778

ności w Toruniu danych, ludności robotniczej w l. 1933—1935 przybywało; liczby przedstawia tab. 1.

Jeżeli przyjmiemy, że rodzina robotnicza składała się przeciętnie z 5 osób, to średnio rocznie sprowadzało się do Torunia 115 rodzin [36]. Przybywające do Torunia rodziny nie miały praktycznie żadnych szans na znalezienie jakiejkolwiek pracy, ponieważ w mieście znajdowało się już około 2500 bezrobotnych, z których mogło otrzymać zatrudnienie przy pracach doraźnych około 1300 ludzi. Rodziny te w krótkim czasie powiększały dość znacznie stan ludności bezdomnej w Toruniu.

Jeżeli weźmiemy jeszcze pod uwagę fakt, że według wykazów Urzędu Stanu Cywilnego w Toruniu zawierano w tym czasie średnio rocznie 210 małżeństw, z których tylko połowa miała szanse na otrzymanie odpowiedniego mieszkania, to problem ludności bezdomnej należał do największych bolączek miasta [37].

Według obliczeń dokonanych przez prezydenta miasta, Antoniego Bolta, aby ludność bezdomną ulokować odpowiednio w ciągu najbliższych 10 lat, należałoby w mieście budować około 300 mieszkań robotniczych rocznie. Koszt 1 mieszkania robotniczego (typu TOR) o powierzchni 36 m^2 wynosił około 3900 zł. Wynikało z tego, że miasto tylko na budownictwo mieszkań robotniczych musiałoby wydawać 1 170 000 zł rocznie [38]. Bolt pisał, że „zaspokojenie powyższych potrzeb w całości przez gminę jest niemożliwe, tak z powodu niemożności zdobycia w tych rozmiarach kredytu, jak również z powodu niemożliwości oprocentowania tegoż... przyjąć można, że za mieszkanie wybudowane przez miasto tylko część loka-

[36] Ibid.
[37] Ibid.; Słowo Pomorskie, z 12 VIII 1936, nr 186, s. 7.
[38] WAP Toruń, AMT, Wydział Ogólny, sygn. 89.

torów robotników byłaby w stanie płacić komorne. Stąd wynika wniosek, że problemu bezdomności w Toruniu w ramach samorządu miejskiego rozwiązać nie można"[39].

Prezydent uważał że problemem tym powinno zająć się równocześnie państwo, samorząd i społeczeństwo przede wszystkim widział możliwości poprawy sytuacji w ożywieniu życia gospodarczego w kraju. Podał też kilka konkretnych propozycji, m.in. „wykorzystanie możliwości tworzenia kolonii i ogródków robotniczych zgodnie z ustawą o reformie rolnej". Dla Torunia, jego zdaniem, na tworzenie kolonii i ogródków robotniczych najbardziej nadawałyby się tereny w Różankowie, Leszczu i Łysomicach[40].

Jeżeli chodzi o budownictwo mieszkaniowe w Toruniu w okresie międzywojennym to ostatnie dane, jakimi dysponujemy, dotyczą l. 1937—1938 i I kwartału 1939 r. Dane te odnoszą się tylko do liczby wybudowanych wówczas domów. I tak w l. 1937—1938 wzniesiono 130 budynków mieszkalnych, od stycznia do końca marca 1939 r. wykończono 7 dalszych[41].

Trudna jest do ustalenia pełna liczba budynków, mieszkań i innych obiektów wybudowanych w Toruniu w okresie II Rzeczypospolitej. Załączone w aneksie tab. 2 i 3 ilustrują stan z 15-lecia 1920—1934, natomiast tab. 4 budownictwo mieszkaniowe z l. 1932—1938. Tabele te jednak w pełni nie są ze sobą zgodne. Przykładowo tab. 2 podaje, że w l. 1920—1934 budownictwo prywatne stanowiło w Toruniu 17 budynków jednopiętrowych i 6 budynków wielopiętrowych w zabudowaniu zwartym, natomiast tab. 4 podaje, że tylko w l. 1932—1934 wybudowano tych budynków — analogicznie — 27 i 10.

Z prawdopodobieństwem małego błędu możemy przyjąć, że w Toruniu w l. 1920—1934 wybudowano 9 gmachów użyteczności publicznej (do 1939 r. rozpoczęto jeszcze budowę 3 dalszych), ponad 180 budynków gospodarczych, ponad 50 budynków przemysłowych, 8 budynków handlowych i ponad 20 budynków różnych (niemieszkalnych) oraz 263 budynki mieszkalne o 1141 mieszkaniach i 3635 izbach[42]. Natomiast, jak wynika z zamieszczonej w aneksie tab. 3, prywatni właściciele wznosili w Toruniu w l. 1933—1938 przeciętnie ponad 300 mieszkań o około 1000 izb rocznie[43].

Liczba ludności miasta wynosiła: w 1921 r. — 39 424 mieszkańców,

---

[39] Ibid.

[40] Ibid.

[41] WAP Toruń, AMT, Wydział Kultury i Oświaty, sygn. 86.

[42] Tu źródło podano w aneksie przy tab. 1 i 2.

[43] Ibid., tab. 3; oraz WAP Toruń, AMT, Wydział Budowlany, sygn. 277; I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930—1939...*, s. 146.

w 1931 r. 54 280 i w 1939 r. 78 400 [44]. Średnie zagęszczenie na 1 mieszkanie wynosiło: w 1921 r. 4,3 osoby, w 1931 r. 4,7 osób i w 1937 r. — 5,0 osób [45].

Utworzenie siedziby województwa pomorskiego w Toruniu znacznie wzbogaciło funkcje miasta i zmieniło jego charakter społeczny. Z miasta kupiecko-wojskowego stało się miastem urzędniczo-wojskowym.

Powierzchnia miasta w l. 1914—1935 wynosiła 3641 ha, z czego na powierzchnię zabudowaną przypadało ogółem 333 ha (w tym na terenach gminnych — 24 ha, państwowych — 110 ha, i prywatnych 199 ha). Jezdnie i chodniki zajmowały łącznie 108 ha (w tym jezdnie — 97 ha, chodniki 11 ha), z tego jezdnie ulepszone 15 ha, szosy — 21 ha, bruk zwyczajny — 20 ha i niezabrukowane — 41 ha; chodniki ulepszone — 9 ha i zabrukowane brukiem zwyczajnym — 2 ha. Parki, ogrody i skwery publiczne zajmowały 38 ha, cmentarze w użytkowaniu 21 ha, a tereny niezabudowane 3141 ha (w tym gminne — 885 ha, państwowe — 1039 ha i prywatne — 1217 ha) [46].

W 1936 r. włączono do obszaru administracyjnego Torunia część terenu Nieszawek i powierzchnia miasta powiększyła się o 14 ha. Powierzch-

---

[44] *Pierwszy powszechny spis Rzeczypospolitej Polskiej...*, s. 5; *60 lat toruńskich tramwajów elektrycznych 1899—1959*, Warszawa 1959, s. 48 i 49.

[45] *Mieszkania*, rozdz. *Mieszkania i zaludnienie mieszkań według spisów z 1921 r. i 1931 r.*, [w:] *Statystyka Polski*, seria B, z. 13, Warszawa 1933, s. 32 i 40. Jak wynika z zamieszczonych tam danych statystycznych, w Toruniu w 1921 r. było 9073 mieszkania, a w 1931 r. 11 507, z czego można by wysnuć błędny wniosek, że w Toruniu w l. 1921—1931 wybudowano 2434 mieszkania (nie licząc wyburzeń domów nie nadających się do remontów i zamieszkania). Wiemy natomiast, że w Toruniu w l. 1920—1934 wybudowano łącznie 1141 mieszkań. Trudno dzisiaj ustalić stan faktyczny. Jednakże analizując dane podane w zestawieniu poniżej z danymi z przyp. 8, dochodzimy do wniosku, że w omawianym tu 10-leciu dzielono mieszkania większe na mniejsze; *Drugi powszechny spis ludności z dnia 9 grudnia 1931 r. Mieszkania i gospodarstwa domowe, ludność, stosunki zawodowe, Województwo Pomorskie*, [w:] *Statystyka Polski*, seria C, z. 75, Warszawa 1938, s. 5, podaje natomiast, że w Toruniu było w 1931 r. aż 12 110 mieszkań o 37 499 izbach i 52 676 mieszkańców. W rozbiciu na wielkość mieszkań sytuacja przedstawiała się następująco: mieszkań 1-izbowych było 1532, 2-izbowych — 2938, 3-izbowych — 3736, 4-izbowych — 2074, 5-izbowych — 912, 6-izbowych —473, 7-izbowych — 219, 8-izbowych — 108, 9-izbowych — 38, 10-izbowych i więcej — 45, mieszkań o niewiadomej liczbie izb było 40. Do ustalenia średniego zagęszczenia jednego mieszkania w 1937 r., posłużyły następujące dane (s. 17): liczba mieszkańców — 65 700 i liczba mieszkań — 13 300, przyjmując, że w 1931 r. było w Toruniu 11 507 mieszkań, a w l. 1932—1937 przybywało przeciętnie rocznie około 300 nowych; WAP Toruń, AMT, Wydział Budowlany, sygn. 277; *60 lat toruńskich tramwajów...*, s. 48—49.

[46] *Powierzchnia Miast. Plany, użytkowanie, własność*, [w:] *Statystyka Polski*, seria B, z. 14, Warszawa 1933, s. 28 i n.

nia terenów zabudowanych, cmentarzy, ulic i chodników pozostała bez zmian [47].

Ustawą z 8 IV 1937 r. zniesiono gminę miejską w Podgórzu i włączono ją do Torunia. Dalsze włączenie do miasta terenów lewobrzeżnych nastąpiło 10 III 1938 r. (rozporządzenie Rady Ministrów). Włączono wówczas do Torunia obszary z gminy wiejskiej Podgórz—Stawki, Rudak, część Nieszawki oraz z gminy Lulkowo część gromady Różankowo, gdzie położone były ogródki działkowe osiedla na Wrzosach. Obie ustawy weszły w życie 1 IV 1938 r., obszar administracyjny miasta Torunia powiększył się o blisko 2200 ha [48]. W następnych miesiącach obszar miasta powiększył się jeszcze o ponad 100 ha i wynosił 5959,93 ha [49].

Przejęte w 1920 r. od Niemców miasto nie było scalone: składało się ze Śródmieścia i 4 przedmieść (Bydgoskie, Chełmińskie, Mokre i Jakubskie) rozmieszczonych radialnie wzdłuż wylotowych arterii.

„Wszystkie zewnętrzne człony miasta połączone dziwacznie ze śródmieściem wątłymi nićmi komunikacyjnymi nie miały z sobą żywszego gospodarczego kontaktu i nie posiadały własnych ośrodków usługowych. Śródmieście — poza nielicznymi wyjątkami — spełniało niemal wszystkie funkcje usługowe. Nawet duże zakłady przemysłowe lokowały się opornie w wyznaczonej dzielnicy na Jakubskim i Mokrem. Śródmieście dla Torunia było Mekką, a Bydgoskie wymarzoną dzielnicą mieszkaniową” [50].

Toteż pierwszym zadaniem, jakie stanęło przed władzami miejskimi, było przystąpienie do regulacji węzłów i budowy odcinków dróg wiążących dzielnice ze śródmieściem w jeden prawidłowo funkcjonujący organizm. I tak w 1924 r. połączono ul. Bydgoską ze śródmieściem za pomocą wybudowanej ul. Chopina, długości około 500 m. Dalej, w celu połączenia Mokrego ze śródmieściem wybudowano w 1927 r. ul. Jagiellońską, również o długości około 500 m. Następną pracą w tym zakresie było połączenie w l. 1929—1930 ul. Wały z ul. Gen. Dąbrowskiego celem powiązania arterii wylotowych. Podobny charakter miały prowadzone w l. 1929—1935 prace przy przebiciu przez nadwiślańskie wzgórza połączenia ul. Lubickiej z ul. Warszawską. Wybudowano wówczas ul. Romualda Traugutta długości około 700 m. W l. 1934—1935 przebudowano dalszy odcinek ul. Lubickiej, długości około 700 m. Jednak największą inwestycją wykonaną w Toruniu w zakresie usprawnienia sieci komunikacyjnej miasta było oddanie do użytku w 1934 r. nowego mostu drogowego na

---

[47] *Książka adresowa miasta Torunia...*, s. 6.

[48] Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, 29/1937, poz. 217; ibid., 19/1938, poz. 150; Słowo Pomorskie, z 3 IV 1938, nr 77, s. 5.

[49] WAP Toruń, AMT, Wydział Kultury i Oświaty, sygn. 45; Budżet m. Torunia 1939/40, s. 1.

[50] I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930—1939...*, s. 142.

Wiśle długości około 900 m. Inwestycja ta, ważna nie tylko dla Torunia lecz dla całej gospodarki narodowej, kosztowała około 15 mln zł (w tym udział gminy przeszło 2,5 mln zł, nie licząc oprocentowania zaciągniętych na ten cel pożyczek, zob. aneks 1). Przy czym na uwagę zasługuje fakt, że na specjalne życzenie Zarządu Miejskiego most został poszerzony — celem położenia odpowiedniej szerokości jezdni i chodników. Wybudowanie tego mostu spowodowało znaczne zmiany w układzie komunikacyjnym Torunia.

W celu powiązania głównej sieci komunikacyjnej miasta z nowym mostem drogowym w l. 1934—1936 przebudowano Plac Bankowy (obecnie Pl. Rapackiego), główny węzeł komunikacyjny Torunia. Wybudowano 700-metrowy odcinek Alei 700-lecia łączący ul. Wały i ul. Mickiewicza z Placem Bankowym. Przebito się pod kamieniczkami przy ul. Piekary (tzw. „Łuk Cezara"), przebudowano domy przy ul. Różanej (arkady), wybudowano 200-metrowy odcinek ulicy na Placu Bankowym łączący ul. Różaną (śródmieście) z ul. Chopina i Aleją 700-lecia [51].

„Ogółem w latach powyższych zbudowano nawierzchnię na arteriach komunikacyjnych o dług. 18,4 km i powierzchni 127 900 m² — kosztem ok. 2,5 mln zł. Ulice budowano zależnie od potrzeb i możliwości finansowych miasta, od wspaniałej kostki bazaltowej na Alei 700-lecia — aż do zwykłej szosówki na ul. Bema lub Górach Kozackich. Piętnastoletnia praca Zarządu Miejskiego w dziedzinie budowy sieci komunikacyjnej przyczyniła się do zrostu fragmentarycznie założonych arterii, przedmieścia wyrzucone poza pierścień forteczny zespoliła w jednolity organizm miejski" [52].

Mimo tak znacznych przedsięwzięć i kosztownych inwestycji na rozbudowę sieci komunikacyjnej, jeszcze w 1937 r. miasto miało duże potrzeby w tym zakresie.

Według stanu na 1 XI 1937 r. długość dróg publicznych na terenie Torunia w jego granicach administracyjnych wynosiła ponad 120 km, przy czym powierzchnia poszczególnych kategorii dróg według danych referatu wodno-komunikacyjnego przedstawiała się jak w tab. 2 [53]:

W stosunku do ogólnej powierzchni dróg miejskich, jak to wynika z tabeli, drogi miejskie o nawierzchni brukowanej stanowiły — 49%, drogi szosowe 16% i drogi gruntowe 35% [54].

Dwie ostatnie kategorie dróg kwalifikowały się do ulepszenia.

---

[51] Ibid., s. 142 i n.; tenże, *Rozwój Torunia...*, s. 20; Słowo Pomorskie, z 15 XI 1934, nr 262, s. 8.

[52] I. Tłoczek, *Rozwój Torunia...*, s. 20.

[53] WAP Bydgoszcz, UWP, Rep. 4, sygn. 7768, Protokół z rewizji gospodarki m. Torunia.

[54] Ibid.

Tabela 2
Powierzchnia i jakość dróg na obszarze m. Torunia w 1937 r.

Drogi	w tysiącach m²			
	Brukowane (bruk, kostka, półbruczek)	Szosy	Gruntowe nieumocnione	Razem
Miejskie	195	64	141	400
Państwowe	61,5	12	52,5	126
Wojewódzkie	16	25	—	41
Powiatowe	10	8	—	18
Wojskowe i kolejowe	84	109	13	206
Razem	366,5	218	206,5	791

Opracowany na początku 1937 r. przez Zarząd Miejski 4-letni plan inwestycji drogowych na l. 1937/1938—1940/1941 i przedłożony Funduszowi Pracy jako instytucji finansującej te inwestycje, przewidywał budowę 10,1 km nowych ulic w mieście — kosztem 2 293 000 zł. Z tego 2,2 mln zł władze miejskie projektowały pokryć z przewidywanych dotacji, względnie z pożyczek Funduszu Pracy. Pozostałe 93 000 zł miały pochodzić z własnego wkładu miasta [55].

Także ulice posiadające nawierzchnię twardą, jak wynika z przeprowadzonej (w czasie lustracji działalności gminy miasta Torunia, w grudniu 1937 r.) wizji lokalnej stanu dróg publicznych w mieście, wymagały naprawy w mniejszym lub większym stopniu. Miasto natomiast potrzeby w zakresie konserwacji dróg i placów zaspakajało zaledwie w 35—37 procentach [56].

Nie lepiej też przedstawiała się sprawa kosztów utrzymania dróg państwowych i wojewódzkich, które ponosiło Starostwo Krajowe Pomorskie. Wysokość dotacji na ten cel nie była ustalana z góry i przeważnie wydatki na utrzymanie tych dróg, jakie ponosiła gmina, były większe od zwrotów na pokrycie kosztów.

Natomiast konserwacja dróg wojskowych odbywała się na zasadzie spisanej w 1934 r. przez Zarząd Miejski ze Skarbem Państwa umowy, na mocy której gmina ponosiła wydatki na utrzymanie tych dróg za zwrotem rzeczywistych kosztów [57].

Po przyłączeniu dzielnic lewobrzeżnych do Torunia istniejąca sieć dróg w mieście nadal była niewystarczająca dla potrzeb komunikacji lokalnej. Wówczas z najbardziej palących potrzeb w tym zakresie wysuwały się na pierwszy plan dwa problemy: potrzeba uzupełnienia istniejącej

[55] Ibid.
[56] Ibid.
[57] Ibid.

sieci dróg, wywołana ruchem budowlanym, rozrostem miasta itp. oraz wymiana nawierzchni, przebudowa i ulepszanie istniejących ulic.

Na podstawie ogólnego planu zabudowy miasta Oddział Drogowy w Toruniu sporządził szczegółowe plany ulic do wykonania. Według tych planów sieć ulic w mieście dzieliła się na:

1) arterie komunikacyjne powiązane z siecią dróg państwowych,
2) ulice komunikacyjne lokalne,
3) ulice osiedlowe [58].

Ogólna długość ulic w mieście (po 1 IV 1938 r.) wynosiła 176,5 km, z tego przypadało na drogi:

— miejskie 153 020 m,
— państwowe 13 660 m,
— wojewódzkie 6 510 m,
— powiatowe 3 350 m.

Dane o nawierzchni ulic ilustruje tab. 3 [59].

Tabela 3
Rodzaje nawierzchni ulic toruńskich

Rodzaj	Długość ogólna ulic w mb.	Powierzchnia ulic w m^2	Powierzchnia chodników w m^2
Bruk zwykły	42 773	229 662	122 289
Bruk rządkowy	14 971	122 454	95 057
Półbruczek	16 751	79 037	47 240
Szosówka	57 426	293 639	114 497
Klinkier	254	1 754	1 803
Termak	1 075	7 900	4 860
Żwirówka bez podkł.	4 715	25 787	630
Nieumocniona	37 679	192 722	32 958
Most	863	9 493	5 178
Razem	176 543	962 448	424 512

Przeznaczone w ostatnich trzech latach przed wybuchem wojny 1936/1937—1938/39 kredyty na roboty drogowe w mieście wynosiły łącznie 1 881 697 zł, z czego 1 026 005 zł uzyskano z Funduszu Pracy, 743 204 zł stanowiły wkład własny, resztę kosztów pokrył Skarb Państwa.

W roku budżetowym 1938/1939 wykonano w Toruniu ogółem 6128 mb. nowych nawierzchni ulic, z czego nawierzchni tłuczniowych — 3105 mb., nawierzchni brukowych — 3023 mb. [60]

Wraz z odzyskaniem niepodległości zmienił się charakter Torunia. Na-

58 WAP Toruń, AMT, Wydział Kultury i Oświaty, sygn. 86.
59 Ibid.
60 Ibid.

stąpiły zmiany narodowościowe, otwierały się przed miastem perspektywy rozwoju gospodarczego i kulturalnego. Wiązało się to z wyborem Torunia na stolicę województwa pomorskiego, co dało asumpt władzom miejskim do koncentracji w mieście wszystkich państwowych urzędów regionalno-pomorskich. W okresie II Rzeczypospolitej liczba ludności Torunia uległa podwojeniu. Zmuszało to władze miejskie do szczególnego wysiłku w kierunku rozwoju urbanistycznego miasta, w tym przede wszystkim budownictwa oraz sieci komunikacyjnej. Zadania te realizowano z różnym nasileniem i nie zawsze osiągano planowane efekty. Trzeba jednak podkreślić, że władze miejskie wykazywały wiele inicjatywy w kierunku rozbudowy Torunia, zwłaszcza w latach trzydziestych.

Na uwagę zasługuje fakt, że niewiele miast w Polsce mogło wówczas „pozwolić sobie na tak gruntowną przebudowę układu komunikacyjnego, scalenie dzielnic, założenie kompleksu zieleni opasującej unikalny zespół staromiejski, koncentrację obiektów społecznych w sposób niebanalny, [...] przeprowadzenie remontów w starej substancji budowlanej, nie wykonywanych od 1914 r.", czy — mimo wykazanych tu znacznych jeszcze potrzeb — złagodzenie kryzysu mieszkaniowego [61].

Opracowany wówczas pod kierunkiem inż. I. Tłoczka plan zagospodarowania przestrzennego i zrealizowane według tego planu inwestycje wpłynęły korzystnie na ukształtowanie dzisiejszego miasta i pozostawiły znaczne rezerwy terenowe dla dalszego rozwoju Torunia [62].

---

[61] I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930—1939...*, s. 159 i n.

[62] M. i E. Gąsiorowscy, op. cit., s. 88; I. Tłoczek, *Toruń w latach 1930—1939...*, s. 160.

ANEKS NR 1

ZADŁUŻENIE MIASTA TORUNIA NA DZIEŃ 1 III 1936 R.

Zadłużenie miasta Torunia na dzień 1 marca 1936 r. wynosiło ogółem 12 354 399,21 zł. Z tego przypadało na:

a) zadłużenie długoterminowe		
	1) kapitał długu	10 716 610,89 zł
	2) zaległe raty i odsetki	716 603,— zł
	razem	11 433 213,89 zł
b) zadłużenie krótkoterminowe		
	1) kapitał długu	713 972,— zł
	2) zaległe odsetki	
c) należności natychmiast wymagalne		
	1) kapitał długu	147 213,32 zł
	Ogółem	12 354 399,21 zł

Z podanej wyżej ogólnej sumy 12 354 399,21 zł na poszczególnych wierzycieli przypadało:

1) Skarb Państwa (Ministerstwa: Skarbu, Wyznań Religijnych i Oświecenia Publicznego)	272 098,82 zł
2) Fundusz pracy	785 000,— zł
3) Zakład Ubezpieczeń Społecznych	1 395 649,50 zł
4) Fundusz Drogowy	1 364 017,50 zł
5) Bank Gospodarstwa Krajowego	5 354 870,— zł
6) Państwowy Bank Rolny	343 691,— zł
7) Komunalny Bank Kredytowy w Poznaniu	241 022,39 zł
8) Komunalna Kasa Oszczędności .	1 865 114,— zł
9) Osoby i Firmy prywatne	733 006,— zł
Ogółem jak wyżej	12 354 399,21 zł

Ciężary, które miasto dobrowolnie na siebie przyjęło w stosunku do skarbu państwa, przedstawiały się następująco:

1) W 1924 r. kupiono i urządzono willę na mieszkanie dla Wojewody Pomorskiego (S. Wachowiaka) łącznym kosztem	301 491,68 zł
2) Celem umożliwienia przeniesienia z budynku, o którym mowa w p. 1, Kasyna Oficerskiego do innego budynku, miasto wyremontowało ten ostatni kosztem	75 161,— zł
3) Na pomieszczenie Okręgowej Dyrekcji Kolei Państwowych władze miejskie oddały bez odszkodowania nowo wybudowany gmach, na którego budowę zaciągnięto pożyczki	
a) w Banku Gospodarstwa Krajowego	2 302 000,— zł
b) w ZUPU (ZUS) w Poznaniu	1 159 585,— zł
4) Na zadeklarowany udział w budowie mostu przez Wisłę miasto zadłużyło się:	
a) w Banku Gospodarstwa Krajowego	1 200 000,— zł
b) w Państwowym Funduszu Drogowym	1 323 318,— zł
Razem zaciągnięto pożyczek na poszczególne cele	5 984 903,— zł

Ponadto przydzielił Zarząd Miejski dla ZUPU place pod budowę domów mieszkalnych o pow. 15 000 m² wartości	300 000,— zł
oraz dla Kasy Emerytalnej PKP place pod budowę domów mieszkalnych dla urzędników DOKP o pow. 6500 m², wartości	65 000,— zł
Niezależnie od tego władze miejskie przyjęły na siebie stałe roczne ciężary w postaci świadczeń na rzecz pomieszczenia urzędów i instytucji państwowych w wysokości	32 210,— zł
oraz stałe roczne opłaty w postaci świadczeń na pomieszczenia Państwowego Gimnazjum z niemieckim językiem nauczania w wysokości	9 660,— zł

Resztę długów zaciągnięto na następujące cele:

1)	Budowę domów czynszowych	1 592 400,— zł
2)	Halę Wystawową	227 600,— zł
3)	Założenie plantacji wiklin	343 691,— zł
4)	Spłatę długów przedwojennych	241 022,— zł
5)	Wykup elektrowni i gazowni	200 000,— zł
6)	Wykup Rudaku (klinkiernia i cegielnia) dla uratowania strat poniesionych przez KKO m. Torunia	1 091 142,— zł
7)	Rozbudowę rzeźni i zasilenie Kasy Miejskiej	757 435,— zł
8)	Wydane obligacje przedwojenne	719 206,— zł
9)	Zatrudnienie bezrobotnych	970 950,— zł
10)	Różne zaległe odsetki za zwłokę, raty amortyzacyjne i inne	226 050,— zł
	Razem	6 369 960,— zł

Jak z powyższego wynika, ponad połowę długów zaciągnęły władze miejskie Torunia wyręczając Skarb Państwa.

Źródło: WAP Toruń, AMT, Wydział Finansowy, sygn. 45 (Akta luźne).

ANEKS NR 2

BUDYNKI GMINNE, PAŃSTWOWE I WOJSKOWE WYBUDOWANE W TORUNIU W OKRESIE 15-LECIA OD 1920 DO 1934 ROKU

Lp.	Nazwa budynku	Ilość	m2 zabudowanej powierzchni	m3 obudowanej powierzchni
				budynki gminne
1	gospodarcze	12	497,—	1 335,—
2	przemysłowe	3	553,—	6 285,—
3	handlowe	2	459,—	2 628,—
4	użyteczności publicznej	3		57 334,—
				budynki państwowe
5	Budynki użyteczności publicznej	5		34 439,—
6	Budynek mieszkalny dla 8 rodzin urzędn.	1		4 028,—
7	Rozbudowa Sądu Grodzkiego	1		4 221,—
8	Budynek Wydz. Komun. Budowlan.	1		6 992,—
				wojskowe budynki
9	Garaże dla UWP			648,—
10	Budynki różne	12		36 528,—

W tym obiekty poważniejsze:

Ad. 1 Hala Wystawowa.

Ad. 2 Gmach dla transformatorów Elektrowni, gmach dla transformatorów Rzeźni, Bekoniarnia kub. 2200 m3.

Ad. 4 Gmach zajęty przez DOKP kub. 37 934 m3.

Ad. 5 Dyrekcja Lasów Państwowych kub. 14 200 m3, Gmach Funduszu Bezrobocia, Obiekty Pomorskiej Radiostacji koszt (90 000,— zł gmach) (w 1934 r. most przez Wisłę)

Ad. 6 Koszta budowy 126 000,— zł, pobudowano w 1931 r.

Ad. 7 Koszta budowy 225 000,— zł, pobudowano w 1929 r.

Ad. 8 Koszt budowy 267 500,— zł, pobudowano w 1934 r.

Ad. 9 Koszta budowy 19 000,— zł, pobudowano w 1934 r.

Ad. 10 W tym kino „Mars" (obecnie „Grunwald") oraz w 1934 r. przebudowa „Pałacu Sportowego".

BUDYNKI PRYWATNE WYBUDOWANE W TORUNIU W OKRESIE 15-LECIA OD 1920 DO 1934 ROKU (WŁĄCZNIE)

Lp.	Nazwa budynku	Liczba	m2 zabudowanej powierzchni	m3 zabudowanej powierzchni
1	gospodarcze	171	14 439,—	52 606,—
2	przemysłowe	50	8 461,—	61 213,—
3	handlowe	6	873,—	3 371,—
4	różne	11	3 894,—	41 033,—

W tym obiekty poważniejsze:

Ad. 2 Olejarnia Woytona, „Polchem"— Polsko—Belgijskie Zakłady Chemiczne, F-ka Smalcu „Standart", Drukarnia Stefanowicza, Olejarnia Laenger'a i Illgnera.

Ad. 4 Klasztor oo. Redemptorystów, kościół Chrystusa Króla — kub. 14 500 m3, Klub Wioślarski, Dom Społeczny (w budowie), Kino „Lira", Szkoła św. Teresy — kub. ca 2200 m3, Ubezpieczalnia Społeczna — kub. 12 940 m3, Drukarnia Robotnicza przy ul. Legionów (obecnie ul. Zjednoczenia).

Źródło: WAP Bydgoszcz, Rep. 4, sygn. 5226, tabelę sporządzono na podstawie danych zawartych w źródle.

ANEKS NR 5

LICZBA MIESZKAŃCÓW TORUNIA W POSZCZEGÓLNYCH DZIELNICACH

Nazwa dzielnicy	Stan z 9 XII 1931 r. Liczba mieszkańców	Liczba budynków mieszkalnych	Liczba mieszkań	Stan z 31 V 1938 r. Liczba mieszkańców
I Stare Miasto	14 728	673	3080	14 846
II Bydgoskie Przedm.	10 976	533	2647	14 867
III Bielany	4 928	341	1005	8 336
IV Mokre	16 468	864	3525	20 512
V Jakubskie Przedm.	5 300	267	1173	7 815
VI Podgórz	—	—	—	10 325 *
Razem	52 400	2 678	11 430	76 701

* U w a g a : Podgórz zamieszkiwało 6343 mieszkańców, natomiast Rudak, Stawki i Małą Nieszawkę 3982 mieszkańców.

Ź r ó d ł o : WAP Toruń, AMT, Samodzielny Referat Wojskowy, sygn. 535.

ANEKS NR 6

ZESTAWIENIE POTRZEBNYCH MIASTU TORUNIOWI NA LAT 10 OD 1936 DO 1946 ROKU INWESTYCJI

Nazwa inwestycji	Podział inwestycji: oprocentowane i amortyzacyjne		
	W budżecie administracyjnym, wymagające dopłaty budżetowej 1	W budżecie przedsiębiorstw 2	W inny sposób (przez osoby trzecie, w formie dotacji etc.) 3
Polityka terenowa	200 000,—	300 000,—	
Drogi i place publiczne	4 217 000,—		3 195 000,—
Szkolnictwo powszechne	4 460 000,—		
Kultura i Sztuka	50 000 —		
Cmentarz centralny		40 000,—	
Kąpielisko		480 000,—	
Wychowanie fizyczne	920 000,—		
Parki, ogrody i zieleńce	1 170 000,—		
Ośrodek Zdrowia	25 000,—		25 000,—
Rozbudowa Schroniska Obywatel.	15 000,—		
Rozbudowa jednego z przytułków	30 000,—		
Opieka nad bezdomnością	1 150 000,—		1 150 000,—
Szkoła Zawodowa			900 000,—
Uzupełnienie sprzętu strażackiego	20 000,—		
Budowa koszar strażackich			180 000,—
Obrona przeciwlotnicza	360 000,—		
Koncentracja instytucji władz II instancji	30 000,—		
Szpital	1 286 000,—		400 000,—
Elektrownia		2 870 000,—	
Gazownia		1 150 000,—	430 000,—
Tramwaje		1 600 000,—	
Wodociągi i Kanalizacja		3 360 000,—	2 610 000,—
Rzeźnia		335 000,—	
Targowisko zwierzęce		320 000,—	
Porty		776 000,—	
Czyszczenie ulic — wywóz śmieci domowych		240 000,—	
Hala Targowa	312 000,—*		
Razem	14 245 000,—	11 471 000,—	8 890 000,—
		Razem rubryka 1, 2, 3	34 606 000,—

* inwestycja opłaca się sama z opłat za stoiska

Źródło: *Zestawienie potrzebnych miastu Toruniowi na lat 10 od 1936 do 1946 roku inwestycji*, Toruń 1936, s. 82—83.

Kazimierz Przybyszewski

DIE BAULICHE ENTWICKLUNG DER STADT TORUŃ (1920—1939)

(Zusammenfassung)

In dem Wirtschaftsleben der von Preußen annektierten Gebiete des alten polnischen Reiches hat Toruń als Handelsmitttelpunkt eine wichtige Rolle gespielt. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hat sich die Stadt baulich entwickelt, was

auch durch die Entwicklung der Kommunalanlagen begleitet wurde: 1859 bekam die Stadt ihr erstes Gaswerk, 1898 eine elektrische Beleuchtung; Wasserleitung und Kanalisation gab es bereits früher. Die Einwohnerzahl wuchs ziemlich rasch; vor dem 1. Weltkrieg war Toruń die größte Stadt des Regierungsbezirks Kwidzyń.

Seit der Wiedervereinigung mit Polen 1920 haben sich der Charakter und die Aufgaben der Stadt geändert. Es fanden Veränderungen in der nationalen Zusammensetzung der Bevölkerung statt, neue Perspektiven der wirtschaftlichen und der kulturellen Entwicklung haben sich für die Stadt eröffnet. Nach den amtlichen Statistiken betrug die Fläche von Toruń 3641 ha, es gab 1921 39 424 Einwohner, 1916 Grundstücke, 2277 Wohnhäuser mit 9073 Wohnungen und 31 269 Räumen.

Die Errichtung der Pommerellischen Wojewodschaft und die Bestimmung der Stadt Toruń für ihre Hauptstadt hatte eine Konzentration der Verwaltungsbehörden II. Instanz zur Folge. Die Funktionen der Stadt haben sich geändert: aus einer Stadt der Kaufleute und des Militärs wurde sie zu einer Beamtenstadt, wobei auch die Garnison auch weiterhin ihren Charakter bestimmte. Der dadurch verursachte Zufluß der Bevölkerung (insbesondere der Beamten und Angestellten mit ihren Familien) hatte bedeutende Wohnungschwierigkeiten zur Folge.

Die städtischen Behörden bemühten sich darum, die Wohnungsnot zu überwinden. Es wurden der private und genossenschaftliche Wohnungsbau gefördert, aus eigenen Mitteln wurden billige Wohnungen für die unbemittelte Bevölkerung gebaut. Für öffentliche Bauten wurden Anleihen gemacht. Seit 1928 erlebte Toruń ein Aufleben der Bautätigkeit. Insgesamt sind es in Toruń in der Zeit der Zweiten Polnischen Republik über 2600 Wohnungen mit etwa 9000 Räumen errichtet worden. Die Vorhaben der städtischen Behörden konnten bei den damaligen wirtschaftlichen Verhältnissen nicht vollständig zur Realisierung gelangen. Vor dem Ausbruch des 2. Weltkrieges gab es in Toruń etwa 6000 Personen, die in unzureichenden Quartieren zu leben gezwungen waren.

Einen wichtigen Bestandteil in der Entwicklung der Stadt Toruń bildete die Umgestaltung des Verkehrssystems, die eine Verbindung der Vorstädte mit der Innenstadt bezweckte; bisher haben sie sich in einer vollständigen Isolierung voneinander entwickelt.

In der Zeit der Zweiten Polnischen Republik hat sich die Zahl der Einwohner von Toruń verdoppelt und betrug 1939 über 78 000. Auch das war ein Ansporn für die Bauunternehmungen der Stadtverwaltung.